Groningen airport

P. Kleerebezem

● *Nederland telt enige tientallen vliegvelden, waaronder veel kleine. De intensivering van het vliegverkeer en de uitbreiding van luchthavens geeft overal konflikten met een deel van de omwonenden en met milieubeschermers. In ons land gaan die konflikten vooral over geluidsoverlast: donderend geraas van grote straalvliegtuigen die laag overkomen. Dat is, in het bijzonder bij nachtvluchten in dichtbevolkte gebieden, funest voor de rust en de gezondheid van grote aantallen mensen. Van een goede algemene regeling is nog niets gekomen. (1)*

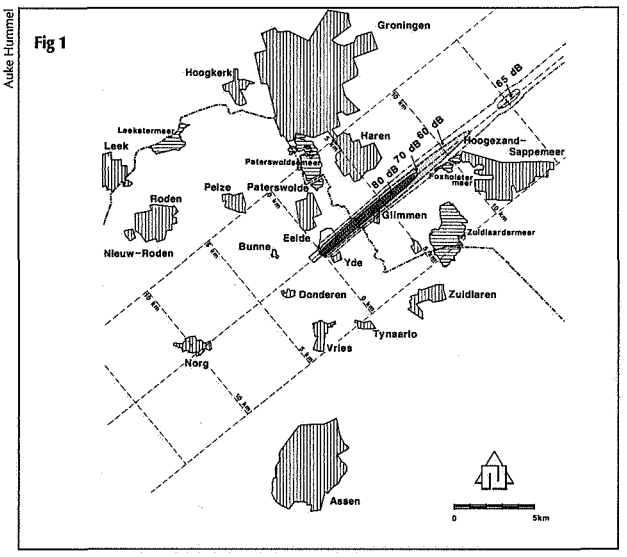
Het bestuur van het vliegveld Eelde denkt de voortdurende verliezen van deze luchthaven, die via de gemeenten en provincies voor rekening van de burgers komen, terug te brengen door de startbaan van 1800 tot 2500 meter te verlengen. Die verlenging, in de richting van het dorp Donderen, maakt het mogelijk dat, na 1996 of '97, ook grotere en zwaarder beladen vliegtuigen op Eelde kunnen landen. Blijkens het door het bestuur gepubliceerde 'Ontwikkelingsperspektief Groningen Airport Eelde' en het daarbij geleverde accountantsrapport mikt men met meer en zwaarder luchtverkeer op het bevorderen van de ekonomische ontwikkeling, de werkgelegenheid en de welvaart van de regio. VNO-Noord-Nederland ondersteunt dit idee. Ze dringt aan op baanverlenging en ontwikkeling van een goed bedrijfsterrein. Van reeds afgesloten kontrakten, verhuurde of verkochte kavels wordt geen melding gemaakt.

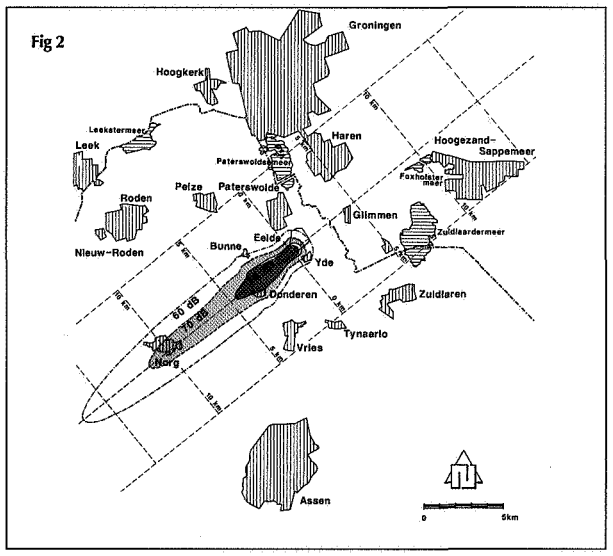
Het verzet komt van een deel van de omwonenden. De uitbreidingsplannen veronrusten hen. Zij wonen in een rustige landelijke omgeving en worden nu reeds gestoord door geluidshinder en soms door kerosinestank. Hun huizen worden minder waard en moeilijker verkoopbaar. Een stichting Rondom Vliegveld Eelde, een Herbezinningscomité en een Vereniging van Omwonenden zijn het gevolg hiervan. Deze organisaties benutten de

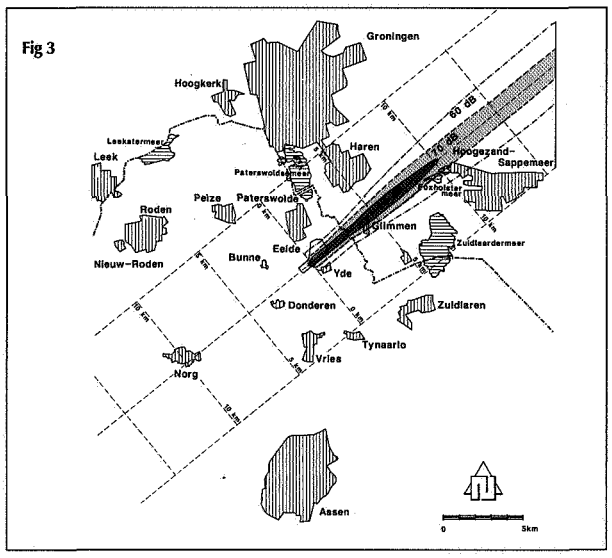
Airport Eelde

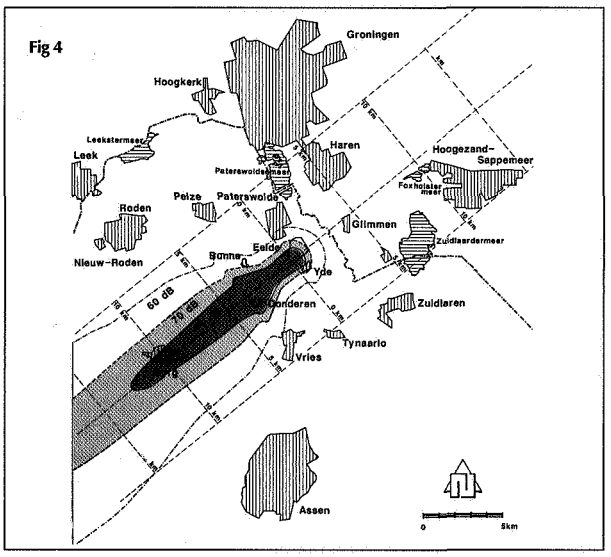
Elmer Spaargaren

Auke Hummel









Milieukonsekwenties en maatschappelijke kosten worden oa. geïllustreerd door zones aan te geven waar rondom Eelde geluidsisolatie moeten worden meeberekend voor woningen en andere gebouwen. Beperkte isolatie: binnen de contour van 60 decibel (dB) en zware isolatie: binnen de contour van 70 dB.

De contouren op de kaarten geven de geluidshinderzones aan voor de landing van de relatief stille Airbus A 310 (fig 1) en de start van de Airbus A 310 (fig 2) en de landing van de relatief veel lawaaimakende Boeiing 747 - 400 (fig 3) en de start van de B 747 - 400 (fig 4)

Elmer Spaargaren

Vliegverkeer op Eelde

mogelijkheden tot inspraak bij politieke diskussies, de Milieu Effekt Rapportage en de aanwijzingsprocedure. (2)

Botsende visies en belangen

De voorstanders van baanverlenging legitimeren hun standpunt met een visie op de toekomstige ontwikkeling van de noordelijke regio. Zij sluiten aan bij de groeiplannen van Schiphol, bij de 'uitplaatsing' van Westnederlands luchtverkeer naar andere vliegvelden. Dat betreft dan meer chartervluchten en meer oefen- en proefvluchten en grotere straalvliegtuigen. Oefen- en proefvluchten zijn duur en storend rondom vliegvelden met een druk lijn- en chartervervoer, zoals Schiphol. Ze zijn nodig voor de zgn. type-training die door de luchtvaartmaatschappijen zelf verzorgd wordt. De KLM wijkt hiervoor thans uit naar het buitenland. Voor Eelde zouden ze tijdelijk veel geld kunnen opbrengen, want de nieuwste simulatoren zullen ze spoedig onnodig maken. De chartervluchten zijn ook geen zekere markt. Ze mikken voornamelijk op luchtverkeer over minder lange afstanden in Europa en dat zal worden teruggedrongen door meer schoner en sneller railvervoer.

Voor de omwonenden speelt de milieuproblematiek nu en in de toekomst. Nu reeds wordt de nachtrust verstoort, evenals gesprekken, het lesgeven op school en het buiten spelen. Bij intensief circuit-vliegen is dat langdurig en in een groot gebied. Bij de doorstarts (touch and goes) is dat hevig, langdurig en in een zeer uitgestrekt gebied tot 60 kilometer, afhankelijk van het type vliegtuig. Tot op heden is niets bekend over vast te stellen normen, zones en grenzen van geluidshinder rond Eelde. De reeds gehanteerde norm van 35 Kosteneenheden versterkt de verontrusting, want dat laat veel te veel lawaai toe in een veel te groot gebied. De verontrusting vindt voedsel bij de deskundigheid die in de gezondheidszorg, de milieukunde en de luchtvaart ruim voorhanden en beschikbaar is. Als die deskundigen het eens zijn over verschillende normen voor verschillende soorten geluidshinder, dan nog worden ze door

bestuurders heel willekeurig toegepast of genegeerd. Ze wijken voor een uiterst dubieus ekonomisch belang. Ter rechtvaardiging wordt daarop onjuiste, onvolledige, gekleurde en eenzijdige informatie verstrekt aan de bevolking. Van betrouwbare voorlichting over juridische hulp bij of garanties tegen schade (isolatie woningen en andere gebouwen, bedrijfsschade, verbod van nachtvluchten, kontrole van vliegcircuits) kan niet of nauwelijks worden gesproken. Velen hebben elk vertrouwen daarin verloren. Ook organisaties van omwonenden en milieuorganisaties kunnen nog weinig soelaas bieden. Vooroordelen en onjuiste informatie hebben ook daar te gemakkelijk vrij spel en worden verstrekt door het heersende wantrouwen. Voor burgers is ongewis wanneer, bij wie en hoe ze klachten kunnen indienen en schade kunnen claimen, zó dat er ook werkelijk iets aan gebeurt. (3)

Klagen en vertragen loont

Er is met betrekking tot Eelde een voor alle belanghebbenden een volstrekt rommelige en onduidelijke situatie ontstaan waarin het voor iedereen duidelijk wordt dat ook de bestaande en nog komende geluidshinder - onafhankelijk van de baanverlenging - niet tot bevredigende regelingen voert. Door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium is nog geen goed beeld gegeven van de geluidseffekten bij oefen- en proefvluchten met moderne toestellen zoals die hier plaatsvinden. Niemand heeft daarom gevraagd of daarvoor opdracht gegeven. Bij deze circuitvluchten worden doorstarts gemaakt en rondjes gedraaid boven de omgeving. Bij grotere toestellen vindt dit plaats in een wijde omgeving. Dit overwegend landelijk gebied is ook een rekreatie- en stiltegebied met beken, meren, bossen, kleine rustige dorpen en een gebied met wandel- en fietsroutes.

Konsekwenties

De bestuurders van het vliegveld Eelde geven in hun 'Ontwikkelingsperspektief' aan dat bij de beoordeling over de toekomst van het vliegveld een antwoord op de vraag moet komen wat men met de regio wil. Ook al komt er niets terecht van de prognose dan gaat het toch om een eens gemaakte keuze in de ekonomie- en milieudiskussie. De luchtvaart moet ergens een plaats hebben. Maar we moeten erkennen dat de keuze om die hier te leggen een keus is voor de bestemming van een groot gebied in Noord-Nederland. Aan zo'n keus kan maar eenmaal uitvoering worden gegeven. Rendabel of niet, het sluit andere keuzen uit. Daaraan zijn ook andere maatschappelijke beperkingen en kosten verbonden. Zó moet Eelde ook bekeken worden, net als elk ander vliegveld. De milieu-ekonoom prof. H. Opschoor (VU) stelde onlangs dat de plannen voor uitbreiding van Schiphol moeten worden afgezet tegen het Nationaal Milieubeleids Plan, een plan van hoger belang. De kosten van milieuschade dienen te worden meegeteld in een eerlijke kostenanalyse als maatschappelijke kosten. Diverse ekonomen zoeken tegenwoordig naar methoden en maatstaven om ze door te berekenen. (4). Er zijn adembenemende konsekwenties. Wie doet zoiets voor Groningen Airport? Worden de plannen dan onbetaalbaar? Het lijkt er veel op. Isolatiekosten en BTW (ruim *f* 20 miljoen) werden eind maart reeds in de Eerste Kamer doorgeschoven van het Rijk naar de regio en de bewoners.

Slag bij Heiligerlee

Zeer velen, ook omwonenden, maken zich niet druk over de kwestie Eelde. Niet iedereen ondervindt hinder. Vragen als gaat het allemaal wel door en komen er meer vliegtuigen als de baan verlengd wordt, hoort men regelmatig. Misschien lijkt de slag om Eelde wel op de slag bij Heiligerlee. Die was voor Consulta en Margareta van Parma in 1568 niet veel meer dan een grensincident. Dat kon Eelde ook wel eens zijn voor het kabinet en Minister Maij-Weggen. Er zijn uitingen die wijzen op geringschatting en gebrek aan interesse. Slecht regionaal bestuur geeft daaraan voedsel. Inmiddels wordt Heligerlee gezien als een klein belangrijk signaal en een symtoom van een geheel nieuwe ontwikkeling in de wereld van toen: de opkomst van een republiek en van een vrije en machtige burgerij in Europa. Het is blijkbaar nog dubieus om Eelde te zien in het licht van een nieuwe grote omwenteling en van de moderne 'res publica', de publieke zaak van milieubehoud en -bescherming. Er is ook niet direkt een nieuwe Adolf van Nassau om daarvoor te sneuvelen.

Inmiddels sneuvelt wel het bestuur op al zijn posten. Het verliest de greep op de situatie en de ontwikkeling. De kommunikatie van de bestuurders is onbetrouwbaar. Ze faalt onderling met de belanghebbende burgers en het bedrijfsleven. Chaotisch beleid, slepende konflikten, tijdverspilling en geldverkwisting zijn de gevolgen. Konfliktbeheersing wordt onmisbaar en winstgevend. Ze voorkomt verliezen aan alle kanten. Brede aktivering van de bevolking kan wellicht een nieuwe visie op een eigen, ook milieuvriendelijke toekomst van Noord-Nederland bevorderen met inbegrip van een bescheiden vliegveld. Dat vraagt om een inspirerend regionaal initiatief, wellicht over de landsgrens in Europees verband. (5). NB

1 Zie oa. 'Voorkomen is beter dan genezen', rapport studiedag 7-2-1992, Sittard.
2 Adressen: Stichting Rondom Vliegveld Eelde, Eekhoornstraat 38, 9761 VJ Eelde.
Vereniging voor Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE), Rijksstraatweg 15, 9756 AA Glimmen, tel 05906-2437/1861
3 Zie Milieu en Recht, nov. 1991, over het onderzoeksrapport van de nationale ombudsman, pag 577. Eveneens de bijdrage van Prof. Tak aan de studiedag, vermeld onder noot 1
4 oa. R. Hueting, Methodology for the calculation of sustainable national income, Den Haag 1992.
Duurzame ontwikkeling is officieel een doelstelling van de huidige regering. Behoud en verbetering van de kwaliteit van het milieu moeten daarin worden opgenomen.
5 Voor dit artikel werd gebruikt gemaakt van veel dokumentatie en van gesprekken met voor- en tegenstanders van de baanverlenging. De kritiek van een groot aantal meelezers op het eerste koncept werd verwerkt.
De auteur is hiervoor veel dank verschuldigd, maar blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van de verwerking.