

STARTBAANVERLENGING VLEGVELD EELDE

Petra Sevinga

In het voorontwerp-streekplan Noord-Drente wordt gesproken over een eventuele startbaanverlenging van 700 meter van het vliegveld Eelde. De werkgroep Eelde-Paterswolde-Yde-Donderen heeft nogal wat bezwaren tegen deze verlenging en de daarvoor aangevoerde argumentatie. Deze werkgroep bestaat sinds september 1980, toen werden er in Eelde hoorzittingen betreffende het burgerluchtvaartverkeer gehouden waar al werd gesproken over een eventuele baanverlenging van het vliegveld Eelde. De werkgroep wil juist nu de bezwaren nog eens onder de aandacht brengen "omdat er van meerdere zijden zware politieke druk wordt uitgeoefend op de Gedeputeerde Staten van Drente om de gereserveerde houding in deze zaak te laten varen en overstag te gaan voor de vermeende impuls, die deze baanverlenging aan de ekonomie in het Noorden zou geven."

Verlenging van de startbaan met 700 meter maakt het mogelijk om met aanzienlijk zwaardere toestellen op Eelde te starten en te landen.

De werkgroep vindt de economische argumenten voor de startbaanverlenging op korte termijn uiterst zwak. In het voorontwerp-streekplan wordt terecht geconstateerd dat aan verbindingen met grotere vliegtuigen naar Zuid-Europa en andere Europese bestemmingen tot nu toe geen aanwijsbare behoefte is gebleken, noch voor vakantieverkeer, noch voor goederenvervoer. Bij gebrek aan harde argumenten wordt in een nota aan de gemeente Groningen geadviseerd samen met de provincie Groningen alle nadruk te leggen op het argument dat verlenging van de startbaan een onlosmakelijk onderdeel zou vormen van een aantal intensiveringsmaatregelen, waarvan een gunstig effect moet uitgaan op de luchthaven en het Noorden. Dit onder het motto: "de kost gaat voor de baat uit". Dat vervanging van zorgvuldig afgewogen

onderzoek en planning bij grote investeringen, door dergelijke, door politieke wensdromen gevoede veronderstellingen al eerder tot een aantal economische debacles in het Noorden heeft geleid, wordt daarbij blijkbaar vergeten. Harde cijfers en prognoses over de inkomsten bij achterwege blijven van de baanverlenging is wel het minste dat verwacht mag worden.

Dhr. Neijzen uit Eelde, deelnemer aan de werkgroep: "Als er ooit een vliegveld verkeerd gepland is, dan is dat het vliegveld Eelde wel, gelegen in het mooiste woongebied van Drente. Drente heeft vanaf het begin af aan een gereserveerde houding aangenomen tov. de startbaanverlenging. Groningen zag zich altijd een beetje afgeremd door deze houding want zij wil het Eelder vliegveld graag als visitekaartje. In tijden van grote werkloosheid, zoals nu, heerst er altijd een sterke tendens om argumenten van milieugroepen per definitie ondergeschikt te laten zijn aan economische werkgelegenheid. Daarom willen wij voornamelijk benadrukken dat de investeringen, nodig voor de startbaanverlenging, straks niet rendabel zullen blijken. We willen best wat aksepteren als het om werkgelegenheid voor het Noorden gaat, maar we geloven niet dat de verlengde startbaan daartoe zal bijdragen."

De werkgroep noemt als voorbeeld de luchthaven Bremen in Duitsland. Deze heeft een bijna even lange startbaan als Eelde: 2034 meter tegen 1800 meter in Eelde. Terwijl Eelde jaarlijks 30.000/40.000 pasagiers heeft, waarvan ruim 10.000 voor rekening van kleine zakenvluchten komen,

haalde Bremen met ca. 40.000 vluchten 670.000 pasagiers in 1983 (470.000 buitenland, 180.000 binnenland) en 3706 ton vrachtgoed. Deze gegevens tonen volgens Neijzen voldoende aan, dat de beperkte lengte van de startbaan daar blijkbaar een intensief gebruik van de luchthaven niet in de weg staat. Weliswaar bestaan ook in Bremen wensen tot baanverlenging (alleen voor het vrachtvervoer), maar de overheid is daarop tot nu toe niet ingegaan. Men mag veronderstellen dat ook Eelde, bij voldoende ladingaanbod, met de huidige startbaan nog ruime groeiomgiffen moet hebben. Als het Noorden echter niet voldoende ladingaanbod heeft, dan zal ook verlenging van de startbaan niet het wondermiddel blijken, dat alle problemen oplost, maar alleen een extra financiële last.

Neijzen: "Het is een illusie om te verwachten dat het scheppen van een paar verbeteringen aan het Eelder vliegveld opeens veel meer werkgelegenheid zou brengen. Laat nou eerst eens zien dat je hier dingen kunt aantrekken door meer kleinschalige zaken op te zetten. Over tien jaar zien we dan wel verder, dan kan je altijd die startbaan nog verlengen als dat nodig mocht zijn. Met de Eemshaven is destijds precies dezelfde fout gemaakt. Eerst maar een mooie haven maken, dan komt de rest vanzelf wel. Dat heeft dus niet gewerkt, we hebben nu een mooie haven om munitie aan te voeren omdat het er zo stil is!"

Zogenaamde deskundigheid overgoten met een manipulerend sausje

De provincies Drente en Groningen hebben aan de Werkgroep Intensivering gevraagd een rapport uit te brengen op basis waarvan zij kunnen beslissen over de startbaanverlenging. Deze Intensiveringsgroep is een ambtelijke werkgroep bestaande uit een



aantal mensen die op het vliegveld Eelde werken, mensen van de Rijksluchtvaartdienst en een aantal mensen uit de commerciële wereld. Het rapport is al intern uitgebracht. De werkgroep Eelde-Paterswolde-Yde-Donderen heeft er nog niet in hoorzitting op gereageerd. Neijzen: "Het rapport is over-positief. Makkelijk uitgesproken gouden toekomstverwachtingen, zogenaamde deskundigheid overgoten met een manipulerend sausje. Er is geen sprake van een werkelijke onderbouwing van de wens tot baanverlenging. Het zijn echt van die borrelpraatverhalen: "die en die mensen uit Afrika vinden Eelde wel interessant. . .". Verder worden er in het rapport totaal geen alternatieven voor de ontwikkeling van het vliegveld genoemd. We vinden het een erg zwak rapport. Ze willen eigenlijk proberen een stukje van Schiphol af te pakken maar in het structuurplan burgerluchtvaartterreinen heeft het Rijk vastgesteld dat Schiphol de enige internationale luchthaven is en dat de regionale vliegvelden sekundair zijn. Er mag geen overname van activiteiten van Schiphol naar andere luchthavens plaatsvinden. Schiphol is ook betere faciliteiten aan het scheppen, daar is ruimte."

Ongewenste neveneffecten

De werkgroep Eelde-Paterswolde-Yde-Donderen is bang dat de baanverlenging, eenmaal uitgevoerd, ongewenste nevenactiviteiten zal oproepen die niet meer voldoende in de hand te houden zijn. Als de investeringen voor de baanverlenging zijn gedaan, zullen deze ook rendabel moeten worden gemaakt. Waarschijnlijk zal dit leiden tot een minder kritische benadering van aan te trekken activiteiten op de luchthaven. Met name het aantrekken van trainings-

Startbaan 05



vluchten en testvluchten van elders gerepareerde toestellen kunnen tot een onevenredig hoge overlast leiden, waar in verhouding slechts een beetje economisch nut voor het Noorden tegenover staat. De reparatiewerkplaatsen zullen uit infrastrukturele overwegingen wel rond Schiphol blijven maar de geluidshinder voor de omgeving en de verhoogde druk op dit vliegveld door deze vluchten wil men daar graag kwijt. Neijzen: "Misschien wordt het vliegveld dan wel weer gebruikt voor lesvluchten uit Duitsland. Een tijdje geleden is dat ook voorgekomen, toen stond iedereen hier op zijn achterste benen. Mensen die in Donderen wonen klagen vaak over de luchtvaartschool. Deze toestellen zijn verplicht ver om Donderen heen te vliegen maar houden zich vaak niet aan de regels. Als nu al blijkt dat men zich niet aan zulke regels houdt, hoe moet dat straks dan worden!"

Milieu-effekt-rapportage

Verlenging van de startbaan zal leiden tot een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de wijde omgeving van het vliegveld. De zwaardere toestellen die dan op Eelde kunnen starten en landen zullen zorgen voor een belangrijke toename van de geluidshinder. Plaatsen als Yde, Donderen, Glimmen en delen van Harenemolen komen binnen de 35 KE-zone (geluidszone) te liggen. Maar ook in gebieden daarbuiten: Eelde, Norg, Onnen en Haren, zal een uit volksgezondheidsoverwegingen goed woonklimaat niet meer verzekerd zijn. Deze geluidszones geven slechts een beperkt beeld van de werkelijke geluidshinder. Ze geven een soort gemiddelde belasting aan voor een berekende omgeving. Als een vliegtuig maar iets afwijkt van de route dan verplaatst de zone zich gelijk een heel eind. Bij de vaststelling van de geluidszones is bovendien geen rekening gehouden met de kleine luchtvaart, die juist in Eelde nog een extra verzwaring van de geluidshinder geeft. De werkgroep dringt er met klem op aan, dat geen beslissingen worden genomen over de verlenging van de startbaan voordat hierover een milieu-effekt-rapportage is uitgebracht. Dit nieuwe wetsontwerp is nu in de laatste fase van afkondiging maar de daarvoor voorgeschreven procedure kun je nu al wel vrijwillig volgen. Een milieu-effekt-rapportage geeft aan wat de schade is voor het milieu die veroorzaakt zou worden door

de startbaanverlenging en de uitbreiding van vluchten. Neijzen: "Er wordt nogal om de milieu-effekt-rapportage heengedraaid. We hopen dat het in de loop van volgend jaar verplicht wordt gesteld want het aanleggen of draaien van startbanen op vliegvelden wordt als een MER-plichtige activiteit vermeld. Een milieu-effekt-rapportage is niet op zichzelf beslissend maar als het niet verplicht zou zijn heb je helemaal een vrijbrief om je gang te gaan. Als recreatiegebied zou er veel verloren gaan. 's Zomers komen de mensen uit Amsterdam om hier lekker in de bossen van Norg te wandelen, horen ze hier ook nog het lawaai van vliegtuigen."

Politieke zaak

Een aantal mensen die op en om vliegveld Eelde werken hebben een promotiegroep opgericht. Zij zijn bang dat hun werkplaats in het geding komt en daarom voorstanders van de startbaanverlenging. Neijzen: "Die groep stelt niet zoveel voor, ze spreken elkaar nogal eens tegen, maar ze maken wel publiciteit! Ze halen de radio en de kranten regelmatig. Het Nieuwsblad van het Noorden is duidelijk op hun hand. Wij hebben lang niet zoveel publiciteit. We kunnen zo weinig behalve dan wat hoorzittingen e.d. Op het ogenblik zien we het meeste in het benaderen van politieke partijen. Het is een politieke zaak geworden. Of een gemeente voor of tegen de baanverlenging stemt ligt aan de politieke partij die daar zit. Er wordt niet gevraagd wat de bewoners ervan vinden. De VVD is voor, de PPR tegen en de PvdA heeft inmiddels een gereserveerd standpunt ingenomen. Daarvoor stonden ze positief tegenover de verlenging van de startbaan. We zouden graag wat meer mensen onder de zowoners van de omliggende gemeenten willen wakkerschudden maar ik denk dat onze werkgroep zich daar niet zo voor leent."

Tot groot ongenoegen van Groningen moet Drente ook meebelesissen, voor eind januari. De minister kan een aanwijzing geven maar die zit daar niet zo om te springen. Eerst moet de regio het zelf maar eens worden.

Belangstellenden in Eelde-Paterswolde-Yde-Donderen kunnen bellen naar Dhr. Neijzen, tel 05907-2386.