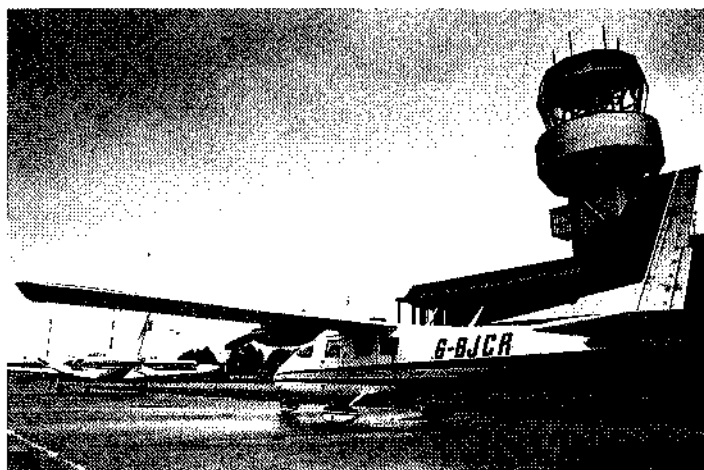


BAANVERLENGING VLEGVELD EELDE LEVERT NOORDEN GEEN BANEN OP

H. T. M. Neijzen

Sinds het artikel in Noorderbreedte van januari 1985 over de baanverlenging van het vliegveld Eelde is een aantal nieuwe ontwikkelingen te melden. De luchthaven bracht een bedrijfsplan uit, opgesteld door het Bureau van de Bunt te Amsterdam, dat de onderbouwing voor de gewenste baanverlenging en intensivering van het gebruik van de luchthaven moest opleveren. Aan de in de NV Luchthaven Eelde participerende gemeenten, de provinciale besturen van Groningen en Drente en enkele omliggende gemeenten werd ondersteuning gevraagd voor het verzoek aan de minister van verkeer en waterstaat een procedure tot baanverlenging te starten. Tevens is een concept-milieu effect rapport opgesteld, dat de basis voor het in het kader van de procedure te leveren MER moet vormen. De gemeenten Groningen, Eelde, Haren en Roden en de provinciale besturen van Groningen en Drente gaven inmiddels hun goedkeuring aan het starten van de procedure, zij het, dat de Drentse bestuurders zich enige reserve voorbehielden tav. de op het vliegveld te ontwikkelen activiteiten.



Inmiddels zaten echter ook de tegenstanders van de baanverlenging niet stil. Op een roerige informatie-zitting te Vries, belegd door de luchthavendirectie, vonden de verschillende groeperingen elkaar, hetgeen leidde tot een bundeling van krachten in de op 14 november opgerichte stichting 'Rondom Vliegveld Eelde'. Deze stichting zal de spreekbuis zijn voor de inwoners van Eelde, Vries, Donderen, Glimmen, Bunne, Yde en Norg, die zich door de activiteiten van het vliegveld bedreigd voelen. De kersverse stichting bestudeerde het door Van de Bunt uitgebrachte bedrijfsplan voor de luchthaven en kwam alras tot de ontdekking, dat dit lijvige rapport over de te verwachten resultaten van baanverlenging een heel wat minder rooskleurig beeld schetste, dan de door het luchthavenbestuur rondgezonden samenvatting van het rapport voerspiegelt.

Een sigaar uit eigen doos

De stichting produceerde in rekordtijd een rapport 'Is verlenging van de hoofdstart- en landingsbaan wel nodig?' Daarin wordt op basis van de gegevens uit het bedrijfsplan gekonkludeerd, dat de huidige baan in principe voldoende is om het grootste deel van de intensivering van de luchthaven mogelijk te maken. Daarbij levert de huidige baanlengte ook nog de beste exploitatie-resultaten. Baanverlenging tot 2500 m voegt aan de mogelijkheden voor het vliegveld nauwelijks iets toe en zal niet leiden tot verbetering van de infra-structuur van het Noorden, noch tot een relevante uitbreiding van werkgelegenheid. De investering van ruim f 40 miljoen voor baanverlenging zal grotendeels uit de ISP-gelden moeten worden betaald, waarmee de minister het Noorden dus een sigaar uit eigen doos zou presenteren. Weggegooid geld bovendien, waarvoor effectiever aanwending ten bate van de regio mogelijk is.

De belangrijkste toename van werkgelegenheid zou immers moeten komen uit het aantrekken van een commercieel vluchttrainingscentrum. Afgezien van het feit, dat het hier om verplaatsing van werkgelegenheid gaat, wordt nergens in het bedrijfsplan duidelijk gemaakt, waarom zo'n overplaatsing voor de betrokken bedrijven aantrekkelijk zou zijn. Zij moeten er toch een miljoeneninvestering en een moeilijke personele operatie voor over hebben. Terecht acht het rapport dit niet erg waarschijnlijk. Technische ontwikkelingen met vluchtsimulators die het aantal vluchten zullen beperken, zaaien nog meer twijfel over de bereidheid tot verhuizing.

Toch blijkt uit het cijfermateriaal van het bedrijfsplan, dat het akkommoderen van een groot aantal oefen- en proefvluchten het belangrijkste motief voor de baanverlenging moet zijn.

Niet zonder reden moet men vrezen, dat de luchthavendirectie door het aantrekken van een groot aantal oefen- en proefvluchten vanuit het buitenland de baan rendabel zal trachten te maken: een ook in het verleden al vaker geopperd plan. Dat behalve landingsgelden voor de luchthaven de regio hier nauwelijks enig profijt van heeft, maar wel een zeer ernstige geluidsoverlast zal moeten accepteren in een van haar mooiste woongebieden is duidelijk. Een overlast die zich

bovendien niet tot de onmiddellijke omgeving van het vliegveld zal beperken, zoals ervaringen uit het verleden leerden.

Geluidhinder

Ook op het concept-MER is in het rapport van de stichting de nodige kritiek te vinden. De kaartjes met de te verwachten geluidhinder zijn gebaseerd op voorzichtige ramingen van de opsteller (de luchthaven). Zij kloppen niet met elders in het rapport uitgesproken exploitatieverwachtingen. Meer dan een over-optimistische visie van de luchthavendirectie, dat het met de geluidhinder wel mee zal vallen, moet men er niet in zien. Weliswaar wordt ook een kaartje met de zoneringskontouren weergegeven, dus de maximale grenzen, waarbuiten de geluidbelasting niet hoger mag worden dan 35, 40, 45, 55, 65 Kosten-eenheden, doch daar wordt wijselijk niet bij vermeld, dat, nu 7 jaar na publikatie van het SBL en 5 jaar na het van kracht worden van het besluit Geluidbelasting grote Luchtvaartterreinen, nog geen enkel Nederlands vliegveld volgens de luchtvaartwet gezonerd is. Dit houdt in, dat de indikatieve zones waarmee ad interim moet worden gewerkt naar believen kunnen worden uitgebreid en aangetast. Ze bieden geen enkele zekerheid. Hoewel de nog geldende afspraken over openingstijden bij de bereke-

ningen voor de verwachte geluidbelasting in het MER als gegeven zijn gehanteerd, wordt in het bedrijfsplan nadrukkelijk gepleit voor een verruiming van het openstellings- en toelatingsbeleid als voorwaarde voor betere exploitatiemogelijkheden. Dat dit beleid dan maar aan de luchthavendirectie moet worden overgelaten acht de stichting volstrekt onaanvaardbaar.

Dit ontwerp-MER kan in deze vorm niet als een MER in de zin van de wettelijke regeling worden geaccepteerd.

Inmiddels heeft de gemeenteraad van Vries zijn standpunt tav. de plannen van het vliegveld bepaald: verlenging van de baan wordt afgewezen. Wordt tot voortzetting van de procedure besloten dan zal met een reeks van door de raad vastgelegde eisen en bezwaren rekening moeten worden gehouden. Van belang is daarbij, dat bij een aanwijzing van de minister tot aanpassing van het bestemmingsplan (de baanverlenging vindt op grondgebied van deze gemeente plaats) een aantal voorwaarden voor het openstellings- en toelatingsbeleid opgenomen kan worden. Het rapport van de stichting is aangeboden aan tal van bij de intensivering en baanverlenging betrokken overheidsinstanties en politieke partijen. Het zal zo mogelijk ook aan de minister van verkeer en waterstaat en aan de vaste kamercommissie voor verkeer en waterstaat worden aangeboden.

